

再評価結果一覧 (平成30年3月時点)

【公共事業関係費】

【道路・街路事業】 (直轄事業等)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B / C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (川島～大栄) 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社	その他	13,136	29,737	【内訳】 走行時間短縮便益： 26,928億円 走行経費減少便益： 2,239億円 交通事故減少便益： 571億円 【主な根拠】 計画交通量 21,000/日～48,700台/日	16,140	【内訳】 事業費：14,816億円 維持管理費：1,324億円	1.8	①企業活動、地域づくり支援 ・圏央道沿線の3県では、「田園都市産業ゾーン基本方針」(埼玉県)、「茨城圏央道産業コンプレックス基本計画」(茨城県)、「成田空港・圏央道沿線地域基本計画」(千葉県)に基づき産業集積を図るための基盤づくりを推進。 ・茨城県の工場立地面積は平成25年度から4年連続全国第1位。 ・平成29年9月公表の都道府県地価調査では、工業地基準地価の対前年度上昇率において、茨城県五霞町(五霞IC周辺)が全国1位(17.9%上昇)。新たな企業立地のニーズが高まるなど、活発な経済活動の動き。 ②高速ネットワークの形成 ・成田空港は、国内に4つ存在する拠点空港のうちのひとつで、近年は国内外のLCC(LowCost Carrier(格安航空会社))が参入し、国内線の着陸回数・乗降客数が増加。 ・成田空港へのアクセス向上により、成田空港と北関東方面(群馬・栃木)を結ぶ高速バスの約7割が都心経由等から圏央道ルートに経路を変更(47/68便)。 ・成田空港と関東各地の世界遺産等へのインバウンド観光の促進に期待。 【投資効果等の事業の必要性】 ・首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、都心から半径およそ40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路で、久喜白岡～大栄区間は、その一部を形成する延長92.2kmの自動車専用道路である。 ・当該区間は、ネットワークの形成、産業活性化の支援、災害時の代替路の確保を目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成3年度 ・用地進捗率：99% ・平成29年2月に境古河IC～つくば中央IC間が開通し、久喜白岡JCT～大栄JCT間の全線において暫定2車線で開通。 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道防災課課 (課長 村山 一弥) 高速道路課 (課長 伊勢田 敏)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析					貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)		B／C				
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道24号 (京奈和自動車道) 大和北道路 近畿地方整備局 西日本高速道路株式会社	再々評価	850	3,329	【内訳】 走行時間短縮便益：3,037億円 走行経費減少便益：224億円 交通事故減少便益：49億円 【主な根拠】 計画交通量 22,200台/日	1,967	【内訳】 事業費：1,903億円 維持管理費：64億円	1.7 (4.1) (※1)	①高速道路ネットワークの形成 ・京奈和自動車道の整備により、京都～奈良～和歌山のアクセス性が向上し、奈良県の観光客数は、平成17年に比べて約1千万人増加している。 ・京奈和自動車道は、阪和自動車道と西名阪自動車道の代替路線であり、災害時のリダンダンシーとしての機能が期待できる。 ②交通混雑の緩和 ・大和北道路と並行する一般国道24号の交通量は交通容量を超過しており、朝夕ピーク時には慢性的に渋滞が発生している。 ・大和北道路の整備により、大和北道路に交通が転換し、奈良市周辺地域の交通円滑化が期待される。 ③交通安全の確保 ・大和北道路と並行する一般国道24号区間で発生する事故は、渋滞などに起因した追突が全体の約6割を占めており、死傷事故率は奈良県平均を上回る状況にある。大和北道路の整備により、交通転換が図られることで、一般国道24号における事故減少が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山の都市間を効率的に連携する延長約120kmの高規格幹線道路である。大和北道路は、京奈和自動車道の一部として高速道路ネットワークを形成し、広域的なアクセス性向上による災害時のリダンダンシーの確保と観光行動の支援をするとともに、奈良市と大和郡山市を南北に縦断する一般国道24号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：4%(うち用地進捗率20%) 【コスト縮減等】 事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。	継続	道路局 国防防災課 (課長 村山 一弥) 高速道路課 (課長 伊勢田 敏)
一般国道497号 西九州自動車道 (佐々佐世保道路・佐世保道路) (佐々～佐世保大塔) 九州地方整備局 西日本高速道路株式会社	その他	2,728	11,266	【内訳】 走行時間短縮便益：10,239億円 走行経費減少便益：810億円 交通事故減少便益：217億円 【主な根拠】 計画交通量 28,300～44,800台/日	4,188	【内訳】 事業費：3,851億円 維持管理費：337億円	2.7	①円滑なモビリティの確保 ・並行する国道の混雑時旅行速度が20km/h未満区間の速度改善が見込まれる。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏中心城市へのアクセス強化が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・主要観光地であるハウステンボスへのアクセス強化が見込まれる。 ④安全で安心できる暮らしの確保 ・三次救急医療施設へのアクセス強化が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・佐々佐世保道路・佐世保道路は、西九州自動車道の一部を形成する延長16.8kmの高規格幹線道路であり、長崎県北部の一般国道35号及び204号と並行に位置し、九州北西部の広域的な連携を図り、地域の活性化に大きく寄与するとともに、当該地域の時間短縮、渋滞緩和等を目的とする路線である。 【事業の進捗の見込み】 ・4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用。残る2車線について本線工事を進める。 【コスト縮減等】 ・事業の進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。	継続	道路局 国防防災課 (課長 村山 一弥) 高速道路課 (課長 伊勢田 敏)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析					貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)		B／C				
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道10号 隼人道路 (隼人東～加治木) 九州地方整備局 西日本高速道路株式会社	その他	505	3,409	【内訳】 走行時間短縮便益：2,777億円 走行経費減少便益： 483億円 交通事故減少便益： 149億円 【主な根拠】 計画交通量 10,800～12,100台/日	1,011	【内訳】 事業費： 881億円 維持管理費： 130億円	3.4	①円滑なモビリティの確保 ・鹿児島空港へのアクセス向上 が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・鹿児島港へのアクセス向上が 見込まれる。 ③安全で安心できる暮らしの確 保 ・三次救急医療施設へのアクセ ス強化が見込まれる。 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道10号隼人道路は、東九州自 動車道と一体となって、九州縦貫自動 車道等の高速ネットワークを形成し、 九州地方の一体的な産業、経済、文化 の交流発展に資する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・4車線の用地取得が完了し、暫定2 車線にて供用中。残る2車線について 本線工事を進める。 【コスト削減等】 ・事業の進捗に合わせ、設計並びに施 工計画等の精度を上げていくととも に、新技術・新工法の採用や現地の状 況変化も確認しながら、コスト削減を 図っていく。	継続	道路局 国道防災課課 (課長 村山 一弥) 高速道路課 (課長 伊勢田 敏)	

※1 () は、事業化区間のうち I C間の費用対効果分析の結果を示す。

※2 上記は今回新たに公表する箇所のみ記載。(その他、167箇所は2月1日に公表済)